|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | УТВЕРЖДЕНО |
|  |  | распоряжением ОАО «РЖД» |
|  |  | от «\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2016 г. №\_\_\_\_\_\_\_\_ |

ПОЛОЖЕНИЕ

о системе технического обслуживания и ремонта   
локомотивов ОАО «РЖД»

1. Общие положения
   1. Настоящее Положение разработано с целью организации системы технического обслуживания и текущего ремонта локомотивов ОАО «РЖД», снятых с производства, в том числе для локомотивов, организации-держатели подлинников эксплуатационных документов которых отсутствуют или находятся за пределами Российской Федерации.
   2. Система технического обслуживания и ремонта локомотивов ОАО «РЖД», не снятых с производства, определяется конструкторской документацией (далее – КД).
   3. Действие настоящего Положения распространяется на локомотивы ОАО «РЖД», снятые с производства.
   4. Система технического обслуживания и ремонта локомотивов ОАО «РЖД», снятых с производства, определяется эксплуатационными и ремонтными документами.

В случае если организация-держатель подлинников эксплуатационных документов отсутствует или находится за пределами Российской Федерации, система технического обслуживания и ремонта таких локомотивов определяется только ремонтными документами.

Нормы межремонтных пробегов локомотивов, снятых с производства, приведены в приложениях к настоящему Положению и вступают в действие с момента внесения изменений в подлинники эксплуатационных и ремонтных документов, находящиеся в ОАО «РЖД», а также копии эксплуатационных и ремонтных документов, переданных ОАО «РЖД».

* 1. Организация системы технического обслуживания и ремонта локомотивов ОАО «РЖД» и их составных частей, а также контроль соблюдения норм межремонтных пробегов обеспечивается Дирекцией тяги – филиалом ОАО «РЖД» (далее – Дирекция тяги).
  2. Ответственными за качество выполненного технического обслуживания и ремонта локомотивов ОАО «РЖД» являются работники, непосредственно осуществляющие его техническое обслуживание и ремонт.
  3. Ремонтное предприятие осуществляет техническое обслуживание и ремонт локомотивов согласно требованиям, установленным ремонтными и эксплуатационными конструкторскими документами, типовыми (базовыми) технологическими процессами, согласованными с Дирекцией тяги, а также другими нормативными документами Минтранса России и ОАО «РЖД».
  4. Все изменения в типовые (базовые) технологические процессы технического обслуживания и ремонта локомотивов и их составных частей производятся по согласованию с Дирекцией тяги и Проектно-конструкторским бюро локомотивного хозяйства.
  5. С целью повышения эффективности функционирования железнодорожного транспорта система технического обслуживания и ремонта локомотивов ОАО «РЖД» может быть откорректирована. Порядок корректировки системы технического обслуживания и ремонта осуществляется в соответствии с разделом 5 настоящего Положения.

1. Термины и определения
   1. Система технического обслуживания и ремонта локомотивов – совокупность технических средств, документации технического обслуживания и ремонта и исполнителей, необходимых для выполнения задач технического обслуживания и ремонта локомотивов.
   2. Техническое обслуживание локомотивов – совокупность технических и организационных действий, направленных на поддержание локомотивов в работоспособном состоянии.
   3. Текущий ремонт локомотивов – ремонт, выполняемый для обеспечения или восстановления работоспособности железнодорожного подвижного состава и состоящий в замене и/или восстановлении отдельных элементов конструкции.
   4. Ремонтные (конструкторские) документы – документы, содержащие данные для проведения ремонтных работ на специализированных предприятиях.

Для целей настоящего Положения устанавливаются следующие виды ремонтных документов:

руководства по среднему и капитальному ремонту;

руководства по заводскому ремонту;

руководства по техническому обслуживанию и текущему ремонту (для локомотивов, организация-держатель подлинников эксплуатационных документов которых отсутствует или находится за пределами Российской Федерации);

общее руководство по ремонту;

технические условия на ремонт;

общие технические условия на ремонт;

чертежи ремонтные;

нормы расхода запасных частей на ремонт;

нормы расхода материалов на ремонт;

ведомость ЗИП на ремонт;

техническая документация на средства оснащения ремонта;

ведомость документов для ремонта.

* 1. Эксплуатационные (конструкторские) документы – документы, предназначенные для использования при эксплуатации, обслуживании и ремонте изделия в процессе эксплуатации.

Для целей настоящего Положения устанавливаются следующие виды эксплуатационных документов:

руководство по эксплуатации;

формуляр;

паспорт;

нормы расхода запасных частей;

нормы расхода материалов;

ведомость комплекта запасных частей, инструмента и принадлежностей;

инструкции эксплуатационные специальные;

ведомость эксплуатационных документов.

1. Виды технического обслуживания и ремонта локомотивов ОАО «РЖД»,   
   их назначение и периодичность
   1. Система технического обслуживания и ремонта локомотивов   
      ОАО «РЖД» предусматривает следующие виды работ:

техническое обслуживание ТО-1;

техническое обслуживание ТО-2;

техническое обслуживание ТО-3;

техническое обслуживание ТО-4;

техническое обслуживание ТО-5а;

техническое обслуживание ТО-5б;

техническое обслуживание ТО-5в;

техническое обслуживание ТО-5г;

текущий ремонт ТР-1;

текущий ремонт ТР-2;

текущий ремонт ТР-3;

средний ремонт СР;

капитальный ремонт КР.

Техническое обслуживание ТО-1, ТО-2 является периодическим и предназначено для контроля технического состояния узлов и систем локомотива в целях предупреждения отказов в эксплуатации, а также поддержания в исправном техническом состоянии, надлежащем культурном и противопожарном состоянии локомотивов.

Постановка локомотивов на техническое обслуживание ТО-4 планируется по необходимости руководителем ремонтного предприятия, ТО-5а, ТО-5б,   
ТО-5в и ТО-5г планируется начальником эксплуатационного локомотивного депо.

* 1. Техническое обслуживание ТО-1 выполняется для всех серий локомотивов локомотивными бригадами при приемке/сдаче и экипировке локомотивов и при остановках на железнодорожных станциях.
  2. Техническое обслуживание ТО-2 локомотивов, занятых в пассажирском и грузовом движении, выполняется комплексными бригадами слесарей ремонтного предприятия на смотровых канавах пунктов технического обслуживания локомотивов (далее – ПТОЛ), а локомотивов, используемых в маневровом, хозяйственном, вывозном, передаточном движении и в подталкивании – бригадой слесарей ремонтного предприятия или локомотивными бригадами в порядке, определяемом региональной дирекцией тяги по согласованию с Дирекцией тяги.
  3. Основные требования к организации и проведению технического обслуживания ТО-1 и ТО-2 локомотивов устанавливаются действующей Инструкцией по техническому обслуживанию электровозов и тепловозов в эксплуатации от 27 сентября 1999 г. № ЦТ-685 и Технологической инструкцией «Техническое обслуживание электровозов и тепловозов в эксплуатации», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 1 апреля 2014 г. № 814р.
  4. Техническое обслуживание ТО-3 выполняется ремонтными предприятиями.
  5. Техническое обслуживание ТО-4 выполняется с целью поддержания параметров бандажей колесных пар в пределах, установленных Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденными приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286. При техническом обслуживании ТО-4 выполняется обточка бандажей колесных пар без выкатки из-под локомотива.

При необходимости совмещения обточки колесных пар с операциями по техническому обслуживанию (кроме ТО-1 и ТО-2), либо текущему ремонту (кроме ТР-3), локомотив на техническое обслуживание ТО-4 не переводится, а учитывается как находящийся на техническом обслуживании или текущем ремонте, совмещенном с ТО-4.

* 1. Техническое обслуживание локомотиву в объеме ТО-5 производится в соответствии с Технологической инструкцией ПКБ ЦТ.25.0056 «Техническое обслуживание ТО-5 локомотивов» по видам при его подготовке:

к консервации, к постановке в технологический резерв Дирекции тяги (техническое обслуживание ТО-5а);

к убытию в недействующем состоянии для ремонта или модернизации на ремонтное предприятие, при передаче в другие эксплуатационные локомотивные депо приписки или в сторонние организации (техническое обслуживание ТО-5б);

к эксплуатации после прибытия в недействующем состоянии после постройки, ремонта или модернизации на ремонтных предприятиях и локомотивостроительных заводах, после передислокации для зачисления в инвентарный парк (техническое обслуживание ТО-5в);

к эксплуатации после вывода из консервации, технологического резерва Дирекции тяги (техническое обслуживание ТО-5г).

* 1. Текущие ремонты ТР-1 и ТР-2 предназначены для поддержания локомотивов в работоспособном состоянии и выполняются ремонтными предприятиями для обеспечения или восстановления работоспособности локомотива, путем проведения проверки, регулировки, диагностики, ревизии, разборки, очистки, восстановления, сборки, смазки и испытаний агрегатов, узлов, деталей и сборочных единиц.
  2. Текущий ремонт ТР-3 выполняется ремонтными предприятиями и предназначен для восстановления основных эксплуатационных характеристик и исправности локомотива путем ремонта или замены изношенных или поврежденных деталей и агрегатов с обязательной проверкой состояния остальных составных частей и устранением обнаруженных неисправностей.

Текущий ремонт ТР-3 проводится с использованием комплекта оборудования, отремонтированного в условиях ремонтных предприятий в объеме ТР-3, в объеме заводского ремонта или нового.

* 1. Средний ремонт СР выполняется для восстановления исправности и частичного восстановления ресурса локомотива, с заменой или восстановлением составных частей ограниченной номенклатуры и контролем технического состояния составных частей в объеме, предусмотренном ремонтными документами.

По согласованию с Дирекцией тяги допускается замена оборудования на новое сверх объемов, предусмотренных ремонтными документами.

Средний ремонт локомотивов выполняется ремонтными предприятиями, имеющими комплект ремонтных документов и необходимую технологическую подготовку.

* 1. Капитальный ремонт КР выполняется для восстановления эксплуатационных характеристик, исправности локомотива и полного или близкого к полному восстановлению его ресурса, с заменой или восстановлением любых его частей, включая базовые.

По согласованию с Дирекцией тяги допускается замена оборудования на новое сверх объемов, предусмотренных ремонтными документами.

Капитальный ремонт локомотивов выполняется ремонтными предприятиями (на локомотиворемонтных или локомотивостроительных заводах), имеющими комплект ремонтных документов и необходимую технологическую подготовку.

* 1. Объемы и порядок выполнения обязательных работ при плановом техническом обслуживании и ремонте, браковочные признаки и допускаемые методы восстановления деталей и сборочных единиц определяются действующей КД, ремонтными руководствами по техническому обслуживанию и ремонту и типовыми (базовыми) технологическими процессами.
  2. Периодичность технического обслуживания ТО-2 локомотивов регламентирована временем нахождения локомотива в эксплуатируемом парке (в часах), магистральных грузовых локомотивов дополнительно линейным пробегом (в километрах).
  3. Периодичность технического обслуживания ТО-3 и всех видов ремонта для магистральных грузовых и пассажирских локомотивов исчисляется линейным пробегом локомотива (в километрах).
  4. Текущий ремонт ТР-1 магистральных локомотивов, использующихся в грузовом и пассажирском движении, необходимо производить не реже одного раза в 6 месяцев (если техническое обслуживание ТО-3 не производится – не реже одного раза в 3 месяца), текущий ремонт ТР-2 – не реже одного раза в 2 года, текущий ремонт ТР-3 – не реже одного раза в 4 года, средний ремонт – не реже одного раза в 8 лет, капитальный ремонт – не реже одного раза в 16 лет.

При этом учет времени до текущих ремонтов ТР-1, ТР-2, ТР-3 ведется для локомотивов при их нахождении в эксплуатируемом парке, до среднего и капитального ремонта периодичность исчисляется полным календарным временем (лет) от постройки или предыдущего капитального ремонта. При наличии в ремонтном цикле локомотива двух и более СР между капитальными ремонтами, учет времени до следующего СР исчисляется от предыдущего среднего ремонта.

* 1. Периодичность технического обслуживания ТО-3 и всех видов ремонта для магистральных локомотивов, использующихся в маневровой работе, в хозяйственном, вывозном и передаточном движении, а также маневровых тепловозов исчисляется временем нахождения локомотива в эксплуатируемом парке (сутках, месяцах). Периодичность среднего и капитального ремонта для маневровых локомотивов исчисляется полным календарным временем (лет) от постройки или предыдущего капитального ремонта.
  2. Независимо от периодичности технического обслуживания и ремонта параметры бандажей колесных пар должны измеряться не реже одного раза в 30 суток.
  3. Техническое обслуживание и ремонт магистральных локомотивов, используемых в грузовом и пассажирском движении, со среднесуточным пробегом менее 300 км, допускается производить в соответствии с нормами периодичности для магистральных локомотивов, используемых на маневровой работе, в хозяйственном, вывозном и передаточном движении.

1. Нормирование продолжительности и трудоемкости технического обслуживания и ремонта локомотивов
   1. Средние нормы продолжительности и трудоемкости ремонта локомотивов (далее – нормы) устанавливаются дифференцировано для каждого ремонтного предприятия с учетом его технологической оснащенности и возрастной структуры ремонтируемого парка локомотивов.

Нормы могут быть пересмотрены Центром организации труда и проектирования экономических нормативов ОАО «РЖД» по согласованию с ремонтными предприятиями и Дирекцией тяги, утверждаются установленным в ОАО «РЖД» порядком.

Нормы допускается разрабатывать другой организацией при обязательном согласовании с Дирекцией тяги.

* 1. Нормы продолжительности технического обслуживания ТО-2 локомотивов устанавливаются в следующих пределах:

для пассажирских локомотивов, грузовых и маневровых локомотивов, используемых в пассажирском движении – не более 2 часов;

для двухсекционных грузовых тепловозов – не более 1,2 часа;

для трехсекционных грузовых тепловозов – не более 1,8 часа;

для двухсекционных грузовых электровозов – не более 1 часа;

для трехсекционных грузовых электровозов, а также электровозов ВЛ85, ВЛ15 - не более 1,5 часа;

для четырехсекционных локомотивов – не более 2 часов;

для остальных локомотивов – не более 1 часа.

Для малодеятельных ремонтных предприятий и ПТОЛ, а также ПТОЛ, в которых проведение ТО-2 и экипировки производится на раздельных позициях, нормы продолжительности ТО-2 разрабатываются, исходя из местных условий, по согласованию с региональной дирекцией тяги и утверждаются распоряжением вице-президента ОАО «РЖД», курирующего локомотивный комплекс.

* 1. При совмещении с техническим обслуживанием или текущими ремонтами обточки бандажей колесных пар без выкатки из-под локомотива  
     в соответствии с пунктом 3.6 настоящего Положения, норма продолжительности технического обслуживания (текущего ремонта) увеличивается на норму продолжительности технического обслуживания ТО-4 с учетом нормы времени на маневровые перемещения.

Нормы времени на маневровые перемещения при выполнении локомотивам технического обслуживания ТО-4 рассчитываются ремонтными предприятиями и утверждаются региональными дирекциями тяги.

* 1. Норма продолжительности технического обслуживания ТО-4 устанавливается в соответствии с документацией на станок, включая время на проведение ультразвукового контроля (далее – УЗК) поверхности катания бандажей колесных пар после выполнения обточки под локомотивом.

Средние для ОАО «РЖД» нормы продолжительности обточки колесных пар под локомотивом составляют:

на станке «Рафамет» (УБЦ-150, УГБ-150, А-41, А-40, ТК-941) при работе суппортами поочередно: для грузовых – 2,4 часа, для пассажирских – 2,3 часа;

на станке «Рафамет» (УБЦ-150, УГБ-150, А-41) при работе двумя суппортами одновременно для локомотивов всех серий – 1,78 часа;

на станке КЖ-20: для грузовых электровозов – 2,7 часа, тепловозов – 2,6 часа, для пассажирских локомотивов – 2,5 часа.

Для станков других типов норма продолжительности обточки колесных пар под локомотивом устанавливается в соответствии с документацией на станок.

Средняя для ОАО «РЖД» норма продолжительности проведения УЗК поверхности катания бандажей колесных пар после выполнения обточки составляет 0,23 часа.

Вышеуказанные нормы продолжительности технического обслуживания ТО-4 могут корректироваться ремонтным предприятием путем проведения контрольных замеров продолжительности выполнения обточек колесных пар и работ по проведению УЗК с последующим утверждением региональными дирекциями тяги.

* 1. В случае проведения упрочнения гребней бандажей колесных пар локомотивов нормы продолжительности ТО-4 увеличиваются в соответствии с объемами работ и документацией на оборудование для проведения плазменного упрочнения, а также проведения УЗК до и после плазменного упрочнения.

Средние для ОАО «РЖД» нормы трудоемкости на упрочнение гребней бандажей одной колесной пары для локомотивов всех серий (на установках УМПУ-1(2,3), УПУ-8м, УПУ-1(2), УУКП-4(4а), УУКП-18, УТС) составляют:

при работе плазмотронов поочередно – 1,18 часа,

при работе плазмотронов одновременно – 0,66 часа.

Средние для ОАО «РЖД» нормы продолжительности проведения УЗК для одной колесной пары составляют:

до упрочнения: УЗК гребня колесной пары – 0,67 часа, УЗК поверхности катания – 0,23 часа;

после упрочнения: УЗК гребня колесной пары – 0,67 часа, УЗК поверхности катания – 0,23 часа.

1. Порядок корректировки системы технического обслуживания   
   и ремонта локомотивов
   1. Изменение действующей системы ремонта локомотивов ОАО «РЖД», снятых с производства, осуществляется путем внесения изменений в подлинники/копии эксплуатационных и/или ремонтных документов, находящиеся в ОАО «РЖД», а также копии эксплуатационных документов, переданных ОАО «РЖД», в порядке, установленном ГОСТ 2.503 и ГОСТ 2.603, на основании положительных результатов эксплуатационных (сравнительных) испытаний группы локомотивов, обслуживаемых и ремонтируемых в период проведения испытаний по предлагаемой системе технического обслуживания и ремонта с целью проверки ее безопасности и эффективности, а также объемов и продолжительности проведения технических обслуживаний и ремонтов.
   2. Инициатором работ по корректировке системы технического обслуживания и ремонта локомотивов ОАО «РЖД» могут выступать любые организации, имеющие опыт эксплуатации и/или ремонта локомотивов.
   3. Решение о целесообразности начала работ по корректировке действующей системы технического обслуживания и ремонта локомотивов ОАО «РЖД» принимает Дирекция тяги.
   4. При принятии решения о начале работ по корректировке действующей системы технического обслуживания и ремонта локомотивов,  
      Дирекция тяги организует разработку программы и методики эксплуатационных (сравнительных) испытаний по ГОСТ 2.106, определяет опытные и контрольные группы локомотивов, сроки и полигоны проведения испытаний.
   5. Организация, выступившая инициатором работ по корректировке системы технического обслуживания и ремонта локомотивов ОАО «РЖД», разрабатывает, согласовывает с Дирекцией тяги, Проектно-конструкторским бюро локомотивного хозяйства, ремонтным предприятием, организацией-держателем подлинника эксплуатационной и/или ремонтной документации, в копии которой предполагается внести изменения, программу и методику проведения эксплуатационных (сравнительных) испытаний и при необходимости выпускает предварительное извещение по ГОСТ 2.503.
   6. Временные нормы расхода товарно-материальных ценностей, продолжительность и трудоемкость проведения технического обслуживания и ремонта локомотивов по предлагаемой системе ремонта, а также их цена разрабатываются ремонтным предприятием, на базе которого планируется проведение технического обслуживания и ремонта на испытуемые по предлагаемой системе локомотивы, согласовываются с Дирекцией тяги и утверждаются в установленном ОАО «РЖД» порядке.
   7. После согласования и утверждения предварительного извещения, программы и методики проведения эксплуатационных (сравнительных) испытаний, временных норм расхода товарно-материальных ценностей, продолжительности и трудоемкости проведения технического обслуживания и ремонта по предлагаемой системе, а также цены, Дирекция тяги издает организационно-распорядительный документ, устанавливающий порядок, сроки, места, полигоны и ответственность за проведение эксплуатационных (сравнительных) испытаний.
   8. Результаты проведения эксплуатационных (сравнительных) испытаний предлагаемой системы принимаются комиссией, сформированной Дирекцией тяги. В состав комиссии включаются представители разработчика документации для проведения испытаний, ремонтного предприятия, Проектно-конструкторского бюро локомотивного хозяйства и других причастных организаций (при необходимости). Председателем комиссии назначается представитель Дирекции тяги (из числа руководителей не ниже заместителя начальника службы Дирекции тяги).
   9. Комиссией рассматриваются результаты, полученные в ходе испытаний, отчетные материалы и оформляется акт комиссии по эксплуатационным (сравнительным) испытаниям.
   10. Результаты эксплуатационных (сравнительных) испытаний считаются положительными, если при сохранении уровня требуемых показателей надежности и безопасности локомотивов, выявлена экономическая обоснованность изменения установленной системы технического обслуживания и ремонта локомотивов.
   11. На основании положительных результатов эксплуатационных (сравнительных) испытаний Дирекция тяги выпускает распоряжение и проводит работу с организацией-держателем подлинников КД по внесению изменений в подлинники/копии эксплуатационных и/или ремонтных документов, находящиеся в ОАО «РЖД», а также копии эксплуатационных документов, переданных ОАО «РЖД» в порядке, предусмотренном ГОСТ 2.503 и ГОСТ 2.603.
   12. В случае положительных результатов эксплуатационных (сравнительных) испытаний и принятия решения о внесении изменений в подлинники/копии эксплуатационных и/или ремонтных документов Дирекция тяги по согласованию с ремонтным предприятием организует утверждение норм расхода товарно-материальных ценностей, продолжительности и трудоемкости на проведение технического обслуживания и ремонта локомотивов по предлагаемой системе ремонта, а также цены технического обслуживания и ремонта, сформированной на их основе, в установленном ОАО «РЖД» порядке.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_